IMT Nuremberg Archives

H – 3714

International Court of Justice

PC/10541

D.642.
M-3714

From U 13

Secret shielding orders

H3714 – 0002

M 10.2

THIS DOCUMENT IS
ADMIRALTY PROPERTY
AND ITS REGISTERED NUMBER IS
P G/10541/NID
NO MARK OF ANY KIND SHOULD BE MADE ON IT, BUT ANY REMARKS MAY BE ANNOTATED SHOULD BE MADE EITHER ON THE WORK RECORD OR ON A SEPARATE SHEET OF PAPER, QUOTING THE REGISTERED NUMBER

H3714 – 0003

Record of Work Done

Title PG/10541

Ständ. Kriegsb. d. E.d.U.

Press-Mark M 10.2

Date	Job	By	
25.1.45	Examined	NS VI ra	ARP

D642 (1)

Prf.Nr.:.....

V e r t e i l e r
für
Ständige Kriegsbefehle des B.d.U.

	Prf.Nr.
B.d.U. - Operationsabteilung	1 - 3
B.d.U. - Organisationsabteilung	4 - 5
Taktische Unterseebootsfrontausbildungsflottille, Gotenhafen	6
Unterseebootsschule, Neustadt	7 - 9
Unterseebootsausbildungsflottille, Warnemünde	10 - 12
Unterseebootsschulflottille, Neustadt	13 - 15
Unterseebootsabwehrschule, Gotenhafen	16 - 17
1. Unterseebootsflottille, Kiel	18 - 27 43 - 62
2. Unterseebootsflottille, Wilhelmshaven	28 - 33, 35 - 39, 63 - 73, 75, 80.
7. Unterseebootsflottille, Kiel	83 - 97
Oberkommando der Kriegsmarine, Berlin	34
Baubelehrungsgruppe Uboote Ostsee, Kiel	81
Baubelehrungsgruppe Uboote Nordsee, Bremen	82
Marinegruppenkommando West	98
Reserve	40 - 42 74 76 - 79 99 - 105

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
GB Exhibit 196
Filed Jan 14, 1946

B 039146

H3714 - 0004

H3714 - 0005

D 642 (2)

Operations- und taktische Anweisungen.

Gliederung.

Befehl Nr. **Allgemeiner Teil !**

101 Kriegführende, Neutrale und befreundete Mächte.

102 Kriegszonen

103 Warngebiete, Sperrgebiete, Gefahrenzonen

104 Besondere Neutralitätsbestimmungen

105 Abzeichen Neutraler

Befehle für die Führung des Krieges.

121 Schiffe, die warnungslos zu versenken sind.

122 Schiffe, die nicht versenkt werden dürfen

123 Verhalten gegenüber neutralen Schiffen, die nicht in neutralem Geleit fahren

124 Neutrale Schiffe in neutralem Geleit.

125 Banngutliste

126 Ergänzende Befehle für die Kriegführung nach Prisenordnung.

127 Verhaltungsmaßregeln in neutralen Hoheitsgewässern.

128 Zwischenfälle und völkerrechtswidriges Verhalten.

129 Besondere Weisungen gegenüber U.S.A.Schiffen.

Sonstige operative und taktische Befehle.

151 Verhalten an Geleitzügen

152 Betreten angehaltener Dampfer

153 Gebrauch der Artillerie

154 Taktische Richtlinien.

Erfahrungen und Beobachtungen.

B 03917

D 642 (3)

Inhaltsverzeichnis

der Neuausgabe

Ständige Kriegsbefehle.

Bef.Nr.	
101 - 199	Operations- und taktische Anweisungen.
201 - 299	Torpedobefehle.
301 - 399	Nachrichtenbefehle.
401 - 499	Navigatorische Nachrichten, eigene und fremde Sperrmaßnahmen.
501 - 599	Allgemeine Anordnungen.

B 03918

H3714 – 0006

D642(4)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 101.

Kriegführende, Neutrale und befreundete Mächte.

a) Den Kriegszustand haben gegen Deutschland erklärt:
England, Frankreich, Australien, Neuseeland, Kanada, Südafrika.
Norwegen, Belgien, Holland.

b) Die diplomatischen Beziehungen haben abgebrochen:
Aegypten.
Die übrigen Statten haben zum größten Teil Neutralitätserklärungen abgegeben, darunter insbesondere Irland (siehe Befehl Nr. 104 a)

c) Zu den befreundeten Mächten sind zu rechnen:
Rußland, Jtalien, Spanien, Japan.
(bezgl. der besonderen Behandlung ihrer Schiffe siehe Befehl Nr. 123 Ziff. C II.)

gez.: Dönitz.

B 0391/9

H3714 - 0007

D642 (s)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 103.

Warngebiete, Sperrgebiete, Gefahrenzonen.

Die genaue Lage dieser Gebiete ist im St.K.Bef. Nr. .... (Navigatorische Angaben) festgelegt.
Die Anlage gibt eine Übersicht.

a) Es ist zu unterscheiden zwischen den Warn- u. Sperrgebieten der Kriegsführenden und der Neutralen.

b) Die Warn- u. Sperrgebiete der Kriegsführenden außerhalb der Ostsee und ihrer Eingänge rechnen als Gefahrenzonen. In ihnen ist jedes angetroffene fremde, nicht durch eigenen Streitkräfte geleitete Fahrzeug warnungslos zu versenken.

c) Ausnahme: das englische Warngebiet in der Deutschen Bucht, außerhalb des eigenen Warngebietes. Hier muß mit neutralen, nach Deutschland bestimmtem Verkehr gerechnet werden..

d) Die Warngebiete der Neutralen liegen in ihren Hoheitsgewässer . Sie dürfen nicht ohne ausdrücklichen Befehl befahren werden.

gez.: Dönitz.

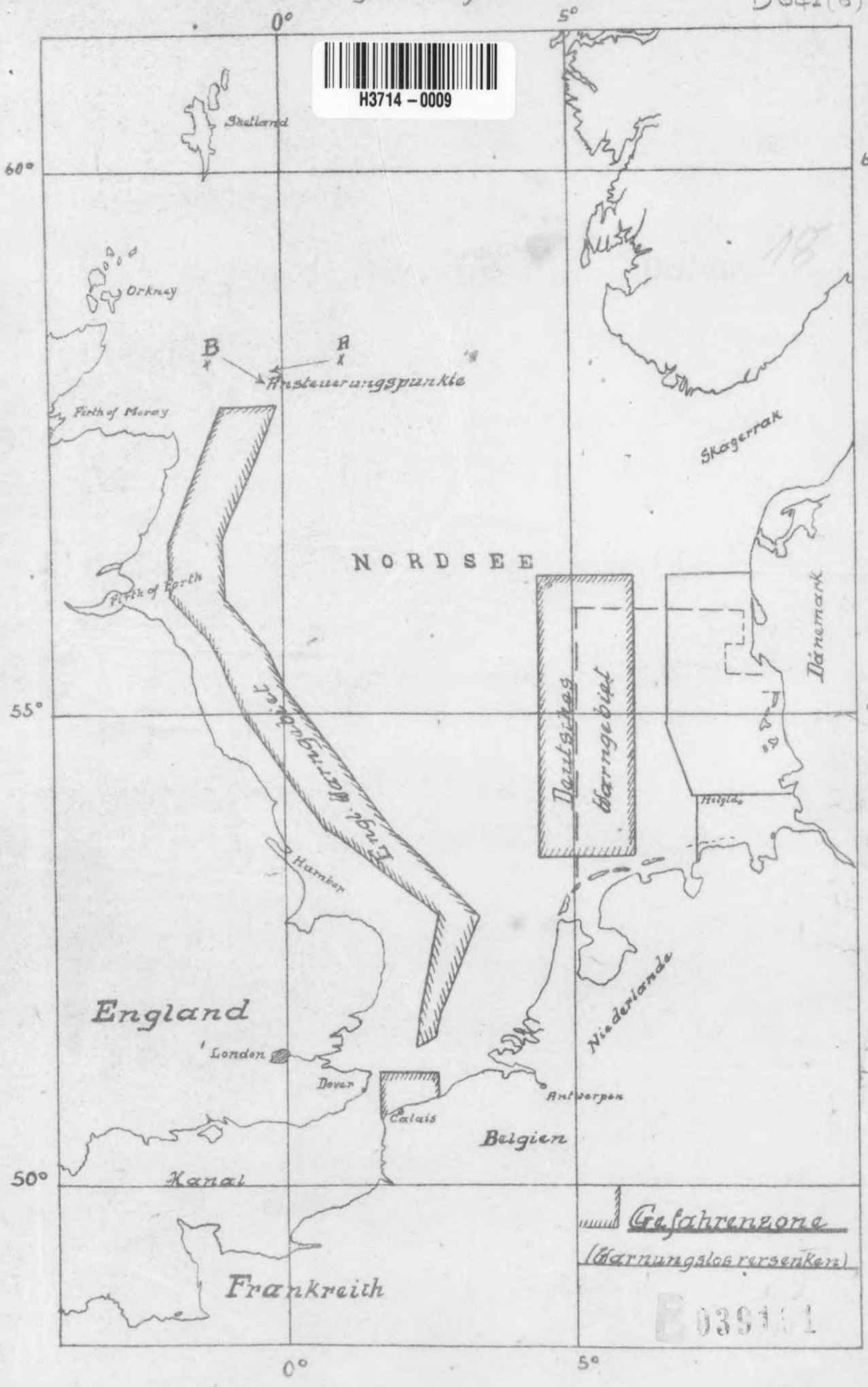
B 039150

H3714 – 0008

Anlage zu Befehl: 103

D642(6)

H3714 – 0009



039111

H3714 - 0010

D642(7)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 105.

Abzeichen der Neutralen.

a) Die Schiffe neutraler Länder führen größtenteils außer der Landesflagge, auf den Bordwänden aufgemalt Neutralitätsabzeichen (Landesfarben, Hoheitszeichen, Schiffsname und Nationalität), die nachts beleucht werden.

b) Besondere Anweisung haben erlassen:

1. Rußland:
   Schiffe der Sowjetunion führen an den Schiffsseiten auf weißem Grund die Staatsflagge, darunter die schwarzen Buchstaben " U S S R ".
   Sie führen bei Nacht 3 Lichter senkrecht übereinander grün - rot - grün und geben bei Annäherung von Kriegsschiffen die Morsebuchstaben U S S R
2. Irland:
   Irische Schiffe dürfen nach Mitteilung der Irischen Regierung nur die Irische Flagge (grün - weiß - gelb stehend) führen
3. Schweden:
   Schwedische Schiffe sollen am Bug und Heck blaue und gelbe Streifen, an den beiden Seiten Nationalflaggen, Name und Nationalität führen.

c) Dänische Dampfer mit folgender Kennung sind nicht anzuhalten:
Weißes Malteserkreuz auf schwarzem Grund, vor und hinter den Nationalfarben an die Bordwand gemalt.
Diese Dampfer führen einen zwischen der deutschen und dänischen Regierung ausgehandelten Verkehr Dänemark-England durch.

Die Schiffe der irischen Marine und des Küstenwachdienstes führen außer der Nationalflagge einen blau-weißen Wimpel mit gelber Harfe, der an der am besten sichtbaren Stelle vorgeheißt ist.

B 039152

" Von der Schweiz für ihre Versorgung gecharterten Schiffe, die unter der Nationalflagge des Schiffseigentümers fahren, aber die schweizerische Flagge und den Namen " Switzerland " auf der Bordwand aufgemalt haben, auch wenn sie für Marseille bestimmt sind. (Die schweizer Regierung garantiert die ausschließliche Bestimmung der Ladung für die Schweiz).

gez.: D ö n i t z "

H3714 - 0011

H3714 – 0012

Als englische Lazarettschiffe sind notifiziert:

Maine	Nr. 1 (s.Weyer)	Dorsetshire	Nr. 23
Atlantis	Nr. 2	St. Andrews	Nr. 24
Isle of Jersey	Nr. 3	Somersetshire	Nr. 25
Wasna	Nr. 4	Isle of Guernsey	Nr. 26
Ada	Nr. 5	St. David	Nr. 27
Orfordshire	Nr. 6	Worthing	Nr. 30
Amarapoore	Nr. 7	Brighton	Nr. 31
Maid of Kent	Nr. 21	Paris	Nr. 32
Isle of Thanet	Nr. 22		

Als französische Lazarettschiffe:

D. Canada 9 684 ts. Sphinx 11 374 ts.

Die Nummern sind in weißer Farbe auf schwarzem Grund an Bug und Heck angebracht.

gez. D ö n i t z .

D642(8)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 122.

Es dürfen nicht versenkt werden:

a) Alle einwandfrei als Neutrale erkannten Schiffe, sofern sie nicht:

1. in feindlichem Geleit fahren,
2. in einer erklärten Gefahrenzone stehen,
3. zu den Schiffen gehören, die in den besonders bezeichneten Gebieten gem. St.K.Bef. Nr. 121, Ziff. f) - k) dort versenkt werden müssen.

b) Nichtbewaffnete feindliche Fahrgastschiffe, sofern sie nicht in feindlichem Geleit fahren. Als Fahrgastschiffe sind hierbei nur solche Schiffe anzusehen, die nach Ansicht des Kommandanten für mehr als 120 Fahrgäste eingerichtet sind. Einen Anhalt hierfür geben:

die Zahl der Decks,
die Länge des Promenadendecks,
die Anzahl der Boote (mehr als 4 auf jeder Seite).

c) Lazarettschiffe. Sie müssen wie folgt kenntlich sein:
Militärische Lazarettschiffe - durch einen weißen äußeren Anstrich mit einem wagerecht laufenden, etwa 1,5 m breiten grünen Streifen.
Lazarettschiffe von Hilfsgenossenschaften - ebenso, jedoch mit rotem Streifen.
Alle Lazarettschiffe sollen ferner neben der Nationalflagge die weiße Flagge mit rotem Kreuz führen.

№ 30 / 31 Als englische Lazarettschiffe sind notifiziert:

Maine,	Nr. 1 (s.Meyer)		
Atlantis,	Nr. 2	Isle of Thanet	Nr.22
Isle of Jersey	Nr. 3	Dorsetshire	Nr.23
Wasna,	Nr. 4	St. Andrews	Nr.24
Ada,	Nr. 5	Somersetshire	Nr.25
Orfordshire,	Nr. 6	Isle of Guernsey	Nr.26
Amarapoora,	Nr. 7	St. David	Nr.27.
Maid of Kent,	Nr.21		

Als franz. Lazarettschiffe: D. Canada: 9684 b

Die Nummers sind in weißer Farbe auf schwarzem Grund an Bug und Heck angebracht.

gez. D ö n i t z .

B 039113

H3714 – 0013

D642(9)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 124.

Neutrale Schiffe in neutralem Geleit.

a) Gegen das Geleit von Handelsschiffen gleich welcher Flagge in neutralen Hoheitsgewässern durch neutrale Kriegsschiffe ist nichts einzuwenden.

b) Das Geleit neutraler Handelsschiffe durch Kriegsschiffe eigener Flagge ist ebenfalls zulässig.

c) Das Geleit neutraler Handelsschiffe durch Kriegsschiffe einer anderen neutralen Macht außerhalb der Hoheitsgewässer ist nicht anzuerkennen.

Beobachtungen dieser Art sind unverzüglich zu melden. Mit Waffengewalt ist jedoch nicht vorzugehen.

gez.: D ö n i t z .

B 039154

H3714 – 0014

D642(10)

Geheim!

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 125.

Nachstehende Banngutliste ist in Kraft!

Die Reichsregierung hat mit Wirkung ab 14.9.39 0000 Uhr den Artikel 22 Abs. 1 der Prisenordnung dahin geändert:

1.) Als Banngut (unbedingtes Banngut) werden folgende Gegenstände und Stoffe angesehen, wenn sie für das feindliche Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmt sind.
   1.) Waffen jeder Art, ihre Bestandteile und ihr Zubeh[illegible].
   2.) Munition und Munitionsteile, Bomben, Torpedos, Minen und andere Arten von Geschossen, die für da[illegible] Abschießen oder Abwerfen dieser Geschosse bstimmt [illegible] Vorrichtungen, Pulver u. Sprengstoffe, einschl. Sprengkapsel und Zündmittel.
   3.) Kriegsschiffe aller Art, ihre Bestandteile und ih[illegible] Zubehör.
   4.) Kriegsluftfahrzeuge aller Art, ihre Bestandteile und ihr Zubeör, Flugzeugmotoren.
   5.) Kampfwagen, Panzerkraftwagen und Panzerzüge, Panz[illegible] platten jeder Art.
   6.) Chem. Kampfstoffe, die zu ihrem Abschießen oder Abblasen bestimmten Vorrichtungen und Maschinen.
   7,) Militärische Kleidungs- und Ausrüstungsgegenständ[illegible].
   8.) Nachrichten-, Signal- und milit. Beleuchtungsmitt[illegible]l und ihre Bestandteile.
   9.) Transport- und Verkehrsmittel und ihre Bestandtei[illegible]e, Zug-, Last- und Reittiere.
   10.) Kraft- und Heizstoffe aller Art, Schmieröle.
   11.) Gold, Silber, Zahlungsmittel, Schuldurkunden.
   12.) Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Stoffe zur Herstellung oder zum Gebrauch der in den Ziffern 1 - 11 genannten Gegenstände und Erzeugnisse.

Erläuterung:

Zu den Stoffen gem. vorstehender Ziffer 12 gehören u.a. Erze, Metalle, Kautschuk und Holz soweit es zur Herstellung von Kriegsbedarf geeignet ist, Grubenhölzer oder

hierzu rechnet auch Kohle usw.

B 039115

H3714 – 0015

D642(11)

Eisenbahnschwellen sowie Leder fallen ebenfalls unter die Vorprodukte für Kriegsbedarf.

Als bedingtes Banngut sind unter Voraussetzung des Art. 24 der Prisenordnung gleichfalls mit Wirkung vom 14.9.39 0000 Uhr anzusehen:

Nahrungsmittel (einschl. lebender Tiere), Genußmittel, Futtermittel und Kleidung, Gegenstände und Stoffe die zu ihrer Herstellung gebraucht werden.

gez.: D ö n i t z .

B039156

H3714 - 0016

D642(12)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 126.

Ergänzende Befehle für die Kriegführung nach Prisenordnung

a) Die feindliche Bestimmung des unbedingten Banngutes ist stets anzunehmen, wenn das Schiff vor Erreichen eines neutralen Hafens eine feindliche Kontrollstation anzulaufen beabsichtigt oder anlaufen muß.
Solche Kontrollstationen sind:

Kirkwall,	Falmouth,
Milford Haven,	die Downs, Dungeness Reede
Barry,	Gibraltar,
Weymouth,	Plymouth.

b) Die feindliche Bestimmung des bedingten und unbedingten Banngutes ist auch dann anzunehmen, wenn es nach den Papieren in einem neutralen Hafen ausgeladen werden soll, das Schiff aber im Endziel für einen feindlichen Hafen bestimmt ist.
Bei Lebensmitteln jeder Art ist der staatliche Empfänger auch dann anzunehmen, wenn die Papiere auf Order oder auf Private lauten.

c) Bescheinigungen von Stellen des Abgangslandes oder auch deutschen Stellen genügen nicht, um einen etwa bestehenden Verdacht der fortgesetzten Reise zu beseitigen. Bis zur endgültigen Klärung der Beweismittelfrage dürfen nur die Bescheinigungen berücksichtigt werden, die von den deutschen Konsulatbehörden im Empfängerland ausgestellt sind.

d) Eine Sonderbehandlung von russischem, italienischem, spanischem und japanischem Banngut auf neutralen Schiffen ist nicht beabsichtigt. Es wird nur dann nicht angefaßt, wenn es sich auf Schiffen dieser Nationen befindet.

e) Feindliche Ausfuhrgüter auf neutralen Schiffen mit neutraler Bestimmung sind bis auf weiteres nicht zu beschlagnahmen.

f) Bescheinigungen und Erklärungen.
Bescheinigungen über erfolgte Freigabe eines angehaltenen Schiffes sind aus Gründen der Geheimhaltung nicht auszustellen.

B 03917

Gelegentlich

H3714 – 0017

D642(13)

Gelegentlich der Versenkung neutraler Schiffe sind keine schriftlichen Erklärungen abzugeben..

Es ist jedoch zweckmäßig, eine mündliche Erklärung abzugeben, bei der folgendes Schema einzuhalten ist:

1. Das Schiff beförderte .....
2. Da das beförderte Gut Banngut ist, wird hiermit das Schiff als aufgebracht erklärt. Es unterliegt der Einziehung, da die Ladung zu mehr als der Hälfte aus Banngut besteht.
3. Die Zerstörung des Schiffes erfolgt, weil seine Einbringung das Uboot einer Gefahr aussetzen und den Erfolg der Unternehmungen, in denen es begriffen ist, beeinträchtigen würde.

Erfolgt die Versenkung aus anderen Gründen, z.B. feindselige Unterstützung, gewaltsamer Widerstand, so ist eine entsprechende Erklärung abzugeben, wobei die Ziff. 3 unverändert bleiben kann.

Die gleiche Erklärung ist <u>schriftlich dem Prisenbericht</u> beizufügen.

g) <u>Einbringung von Prisen.</u>

Der Handelskrieg nach Prisenordnung ist für Uboote in der Ostsee und in der Nordsee südlich 61° N und östlich 5° West verboten.
Außerhalb dieses Gebietes sind neutrale Schiffe, die gem. Prisenordnung der Aufbringung unterliegen, zu versenken, da ihr Einbringen als nicht möglich anzusehen ist. Wird innerhalb dieser Zone das Aufbringen und das Einbringen aus besonderen Gründen notwendig, so ist wie folgt zu verfahren:

a) Alle in der Nordsee nördl. 56° Nord aufgebrachten Fahrzeuge und alle Prisen, die die Nordsee von Norden erreichen, sind durch die Ostseeeingänge nach Kiel einzubringen.
Alle in der Nordsee südl. 56° Nord und östlich 4° 30' Ost aufgebrachten Fahrzeuge sind auf dem kürzesten Wege nach Cuxhaven einzubringen.

B 039158

H3714 – 0018

D642(14)

Alle in der Nordsee südl. 56° Nord und westlich 4° 30' Ost aufgebrachten Fahrzeuge sind südlich des deutschen Warngebietes nach Cuxhaven einzubringen.
In Kiel und Cuxhaven sind die Prisen unter sorgfältiger Übergabe an die Küstenüberwachungsstelle Laboe bezw. Cuxhaven abzugeben. Benachrichtigung des Prisenhofes in Hamburg ist Sache der Küstenüberwachungsstellen.

b) Bei Vorliegen von Verdachtsmomenten bezgl. Art und Bestimmung der Ladung angehaltener Schiffe sind die Schiffe nach Möglichkeit zur Untersuchung einzubringen, auch wenn die Papiere auf einen neutralen Hafen lauten.

gez.: D ö n i t z .

B 039159

H3714 - 0019

H3714 – 0020

D642(15)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 128.

Zwischenfälle und völkerrechtswidriges Verhalten.

Seekriegsleitung drahtet:

Aus Gründen der schnellen politischen und propagandistischen Weiterverfolgung wird angeordnet:

1.) Alle Zwischenfälle bei der Kriegsführung, insbesondere bei der Handelskriegsführung, sind nach Möglichkeit sofort auch während der Operation durch Funkspruch kurz zu melden, wenn nicht durch die Abgabe der Meldung ein erheblicher militärischer Nachteil entsteht.

2.) Als solche Zwischenfälle gelten unkorrektes oder neutralitätswidriges oder völkerrechtswidriges Verhalten von Schiffen bei der Anhaltung, Feststellung und Bewaffnung von Handelsschiffen, Auseinandersetzungen mit neutralen Kriegsschiffen oder Kriegsflugzeugen bei der Durchführung des Handelskrieges oder sonstiger Kriegsaufgaben, eigene Verletzung neutralen Hoheitsgebietes oder rechtswidrige Handlungen neutraler Streitkräfte bei der Annäherung eigner Streitkräfte an neutrale Hoheitsgewässer oder aus diesen heraus.

3.) Soweit möglich und nach Lage der Dinge durchführbar sind Zeugenaussagen neutraler Beteiligter oder dritter Personen schriftlich festzulegen und von diesen zu unterschreiben, u.a. sind auch neutrale Zeugen mitzubringen.

4.) Der Kurzmeldung hat eine eingehende Meldung baldigst zu folgen.

5.) Schon bei der Kurzmeldung ist genaue Angabe von Standort und Uhrzeit erforderlich.

Seekriegsleitung 10477 Geh.

gez. D ö n i t z .

B 039160

D642(16)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 129

Besondere Weisungen gegenüber USA - Schiffen.

1. Gegenüber allen Schiffen der USA außerhalb der von den USA für ihre Schiffe aufgestellten Sperrzone (s.Befehl Nr. 102) gelten folgende Weisungen:
während Schiffe und Ladung genau so zu behandeln sind, wie alle anderen Neutralen, soll den Besatzungen und Fahrgästen gegenüber größere Rücksichtnahme gezeigt werden.
Völkerrechtlich begründete prisenrechtliche Maßnahmen gegen USA - Schiffe aller Art sollen durch diese Rücksicht nicht beeinträchtigt werden - sie können also, da die Einbringung nicht möglich ist - zerstört werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 73 P.O. gegeben sind;
Besatzung und Fahrgäste sind jedoch in genauer Einhaltung des Art. 74 P.O. vor der Zerstörung in Sicherheit zu bringen.
Der USA Hetzpropaganda sollen keine Anlässe zur Entfachung neuer Hetzwellen gegeben werden.
2. Innerhalb der Sperrzone sind USA Schiffe nicht anders als andere Neutrale zu behandeln. Bezüglich Tanker siehe Befehl 123 c 3.
Sobald die militärische Lage es erlaubt, ist außerdem mit Standort und Zeitangabe stets zu melden, wenn ein Schiff mit USA -Abzeichen in dieser Zone festgestellt worden ist.

gez.: D ö n i t z.

B 039181
H3714 - 0021

Prüf-Nr. .....

D642(17)

Geheime Kommandosache!

Ständiger Kriegsbefehl des B.d.U. Nr. 130

Behandlung norwegischer, holländischer, belgischer und dänischer Schiffe.

Norwegische, holländische und belgische Schiffe sind wie feindliche, dänische wie neutrale zu behandeln, jedoch außerhalb der Zonen A - D kein sofortiger Waffeneinsatz gegen unbewaffnete Fahrzeuge dieser Nationen. Abweichend hiervon sind norwegische Schiffe in U.S.amerikanischer, italienischer, spanischer, japanischer oder russischer Charter fahrend wie neutrale zu behandeln.

Die Bannguthestimmungen sind auch anzuwenden auf Ladungen, die für Holland und Belgien bestimmt sind.

Für den Befehlshaber der Unterseeboote
- Der Chef der Operationsabteilung -

gez. G o d t .

B 039152

H3714 - 0022

D642(18)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 151.

Verhalten an Geleitzügen.

a) In erster Linie angreifen, immer wieder angreifen; sich nicht abschütteln lassen; wird das Boot vorübergehend abgedrängt oder unter Wasser gedrückt: wieder in der Generalrichtung des Geleitzuges hinterher, wieder Fühlung suchen, wieder ran ! A n g r e i f e n !

b) Bei Sichten von Geleitzügen und anderen wertvollen Zielen, auf die auch andere Boote operieren können, unbeschadet eigenen Angriffs, sobald wie möglich, auch schon vor dem eigenen Angriff, melden und zwischen den eigenen Angriffen Fühlunghaltermeldungen geben.

c) Beim Fühlunghalten an Geleitzügen und beim Angriff ist keine Rücksicht auf den Brennstoffverbrauch zu nehmen, sofern die Rückkehr noch gewährleistet ist.

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 152.

Betreten angehaltener Dampfer.

Zur Ausschaltung von Überraschungen ist befohlen:

Kein angehaltener Dampfer darf von Besatzungsangehörigen betreten werden.

Versenkungen haben grundsätzlich nur durch Torpedo zu erfolgen.

gez.: D ö n i t z .

B 039163

H3714 – 0023

D 642 (19)

Prf.Nr.:.....

Geheim !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 152.

Zur Ausschaltung von Überraschungen wird befohlen:

1) Kein angehaltener Dampfer darf von Besatzungsangehörigen Betreten werden.
2) Versenkungen haben grundsätzlich nur durch Torpedo zu erfolgen.
3) Das Umladen von Torpedos darf nur in abgelegenen Gebieten und bei völlig übersichtlicher Lage vorgenommen werden.
4) Das Anhalten von Dampfern bei Nacht hat zu unterbleiben.

gez.: Dönitz.

B 039164

H3714 – 0024

D642(20)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 153.

a) Der Gebrauch der Artillerie bleibt freigegeben zum: Anhalten eines Dampfers oder zum Brechen des Widerstandes.
(Nichtbefolgung einer Kursanweisung, Gebrauch der FT, offensichtlich zu langsames Befolgen von Anweisungen).

b) Bei jedem Artillerieeinsatz haben die Boote sich vor Augen zu halten, daß fast alle feindlichen Schiffe bewaffnet sind und daß neutrale Abzeichen kein Beweis für die tatsächliche neutrale Staatsangehörigkeit eines Dampfers sind.
Sie haben daher weit ab zu bleiben.

c) Es darf bei keinem Überwasseransatz außer Acht gelassen werden, daß ein einziger Artillerietreffer das Boot tauchunklar machen und damit außer Gefecht setzen kann, ein Dampfer aber durch Artillerietreffer niemals in ähnlicher Weise gefährdet zu werden vermag.

d) Sobald in einem Artilleriegefecht der Dampfer sich einzuschießen beginnt, ist sofort abzudrehen bezw. zu tauchen.

gez.: Dönitz.

B 039165

H3714 – 0025

H3714 – 0026

D 642 (21)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 154.

Taktische Richtlinien.

1.) Marsch.

Mißtrauen und Vorsicht auf dem Marsch, wenn es nichts zu kämpfen gibt. Dauernder scharfer Ausguck; auch nach Fliegern in jedem Seeraum.

2.) Vor dem Angriff.

a) Überlegtes Herangehen, wenn Angriffsobjekt vorhanden, mit zähem Willen den Angriff wirklich bis zum vernichtenden Ende durchführen!

Es gibt beim Angriff oft Situationen, wo man Grund haben könnte, die Sache aufzustrecken.

Diese Augenblicke oder Stimmungen müssen überwunden werden.

b) Nie sich dem Selbstbetrug hingeben: Ich greife jetzt nicht an oder bleibe jetzt nicht zähe dran, weil ich hoffe, später anderswo etwas anderes zu finden. Was man hat, das hat man! Keinen Brennstoff aus solchen Gründen etwa sparen wollen!

c) Falls Handelskrieg nach Prisenordnung geführt wird, Vorsicht beim Anhalten. Große Abstände vom Schiff einhalten, Fahrt im Uboot, Ausguck scharf nach Sehrohren, Kimm und Himmel. Durch besonders abgeteilten Ausguckposten dauernd den Dampfer beobachten lassen. Versenken nach Anhalten am Tage durch Unterwassertorpedoschuß. Also getaucht die Annäherung an den Dampfer durchlaufen, denn die Nahzone ist die Gefahrenzone. Auf diese hoffen die Ubootsfallen.

d) Beim Ubootsschuß muß bei Tag und bei Nacht versucht werden, in Ruhe die Schußunterlagen zu erfassen.

Etwa ankommen und die Schüsse sofort in die Gegend setzen, damit werden keine Erfolge erzielt!

Im allgemeinen ist man im Kriege stets weiter ab als man glaubt, besonders nachts.

Also ran!

Nahe

B 039166

D642(22)

Nahe Schußentfernung ist auch die beste Sicherheit für das Boot.

In der Nähe der Schiffe wirft die Sicherung zunächst einmal keine Wasserbomben; schießt man in einem Geleitzug aus Nahschußweite und muß man etwa nach dem Schuß auf Tiefe gehen, so kann man sich auch dann am schnellsten unter weitere Schiffe des Geleitzuges verholen und ist hier vor Wasserbomben sicher.

Die meisten Fehlschüsse nachts beruhen darauf, daß aus zu achterlicher Lage hinterhergeschossen wird. Die Lage wird nachts für kleiner gehalten als sie ist, weil die vorliche Position bei einer etwaigen Kursänderung des Dampfers gefährdet und daher unsympathisch erscheint. Schmal herankommend ist das Uboot jedoch auch in vorlicher Position nicht zu sehen. Also aus vorlicher Lage Schüsse mit geringer Schußweite!

c) Der Ubootskommandant muß lernen, das Gefühl zu bekommen, ob er nachts vom Gegner gesehen werden kann oder nicht. Im allgemeinen wird die Fähigkeit des Gegners, das Uboot zu sehen, überschätzt. Also Nerven behalten, über Wasser bleiben, über Wasser ausweichen, vielleicht einen Kringel schlagen und hinten herumgehen. Die Lage wird dann in der Hand behalten. Wird getaucht, ist man erst mal blind und stationär und muß eine Änderung der Situation oben allein dem Gegner überlassen.

3.) Im Angriff und nach dem Angriff.

a) Am Tage bei Berührung mit dem Feinde oder nach dem Angriff nicht ohne weiteres auf Tiefe gehen. Nicht vergessen, daß das Ausweichen in die Tiefe blind macht und das Boot in volle Passivität bringt.

b) Also so lange wie möglich versuchen, sehend auf Sehrohrtiefe zu bleiben. Nur dann bietet sich die Chance, für einen neuen Angriff bezw. das Loch zu sehen und festzustellen, durch das man sich einer feindlichen Verfolgung

entziehen

B 039167

H3714 - 0027

H3714 – 0028

D642 (23)

entziehen kann. Die Eto-Schußstelle wird schon bei etwas bewegter See vom Gegner nicht gesehen werden, infolgedessen, wenn es irgend wie geht, auch nach dem Schuß auf Sehrohrtiefe bleiben, Erfolg beobachten, gegebenenfalls neue Angriffsaussichten ausnutzen.

c) Muß man beim Angriff auf einen Geleitzug vor der Bewachung oder vor Fliegern einmal schnell auf 20 m gehen, weil Ramm- oder Sichtgefahr besteht, so ist das noch kein Grund, unter allen Umständen den Angriff aufzustecken. Da die Situation auf 20 m in der Angriffsrichtung leicht unklar geworden ist, kann es zweckmäßig sein, hart nach außen mit hoher Fahrt abzudrehen und wenig dirigierend zum Generalkurs des Gegners abzulaufen und von neuem von außen den Angriff anzusetzen. Bei einem langen Geleitzug hat man dann immer noch Aussicht, bei den letzten Schiffen zum Schuß zu kommen.

d) Muß man aber nach der Tiefe ausweichen, weil zum Beispiel der Zerstörer direkt auf das Sehrohr zuläuft, so ist es richtig, dann energisch mit hoher Fahrt nach unten und von der Stelle weg zu streben. In 5 Minuten kann man sich bereits tausend Meter abgesetzt und damit sich aus der gefährdetsten Zone herausgezogen haben.

Also nicht sofort auf Horchfahrt gehen, sondern zunächst einmal fortstreben. Beim Auftiefegehen nicht zufluten, sondern lenzen, das Boot wird auf größerer Tiefe von selbst schwerer. Eine Ausweichtiefe von 100 m sollte nur dann überschritten werden, wenn die Nähe der Wasserbomben es erfordert. Ist dieser gewünschte Horizontal- und Vertikalabstand von der Schuß- oder Sichtungsstelle hergestellt, dann, nachdem das Boot auf der erforderlichen Tiefe eingesteuert ist, alles abstellen und nun erst mal selbst horchen, wie der Gegner sich verhält und dann

entsprechend

B 039168

D642(24)

entsprechend handeln.

e) Keine Leute retten und mitnehmen. Keine Sorge um Boot des Dampfers. Wetterverhältnisse und Landnähe sind gleichgültig. Nur Sorge um das eigene Boot und das Streben, sobald wie möglich den nächsten Erfolg zu erringen! Wir müssen hart in diesem Kriege sein. Der Gegner hat den Krieg angefangen um uns zu vernichten, es geht also um nichts anderes.

gez.: D ö n i t z .

B 039169

H3714 - 0029

H3714 - 0030

D642 (25)

Geheime Kommandosache !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 155 des B.d.U.-Op.-

Englische Anweisung für das Fahren im Geleitzug.

1) Aufnahme in Geleitzügen finden nur Schiffe mit weniger als 15 sm Geschwindigkeit. Schnellere Schiffe und Lazarettschiffe fahren einzeln.
2) In den äußeren Reihen fahren vorn bewaffnete Schiffe, hinten Schiffe mit Wasserbomben. Schiffe mit wertvollen Ladungen fahren in den inneren Reihen. Breiten Formationen wird der Vorzug gegeben.
3) Der Reihenabstand soll gewöhnlich 5 - 600 m betragen, er kann bei günstigen Wetterverhältnissen bis auf 350 - 400 m verringert werden. Der Abstand der Schiffe innerhalb der einzelnen Reihe soll 350 - 400 m betragen, bei einreihigen Geleitzügen 500 - 600 m.
4) Geleitzüge mit weniger als 7 sm fahren keine Zick-Zacks.
5) Die Geleitzüge sollen ihren Marsch fortsetzen, wenn einzelne Schiffe torpediert werden oder auf Minen laufen. Dergleichen warten sie nicht, wenn Schiffe wegen anderer Schäden ihre Position vorübergehend oder überhaupt nicht halten können.
6) Vor Eintritt der Dunkelheit vermindern sie ihre Fahrt, um zurückstehende Schiffe aufschließen zu lassen.
   Kurz nach Eintritt der Dunkelheit ändern sie den Kurs und führen eine weitere Kursänderung einige Stunden später durch.
7) Ubootssicherung:
   a) Je geringer die Marschgeschwindigkeit des Geleitzuges ist, umso achterlicher steht die Ubootssicherung (etwa 3 - 500 m hinter der voraussichtlichen Schußposition des Bootes).
   b) Besitzen nicht alle Geleitfahrzeuge das " Asdic ", so werden von den hiermit ausgerüsteten Booten in erster Linie die Positionen seitlich achtern, dann die seitlich vorn, dann die vor dem Geleitzug besetzt.
   Bei Tage und guter Sicht gelten folgende Ortungssectoren:

Position

R 39170

D642(26)

Position recht voraus: 60° nach jeder Seite.
Seitenpositionen : von voraus 90° nach der äußeren Seite und 30° nach der inneren Seite
Position recht achteraus: nur Horchwache.

c) Bei Nacht (außer hellen Mondnächten) werden nur die Horchanlagen benutzt, um den Geleitzug nicht durch das Asdic zu verraten.

d) Kurz vor Dunkelwerden sollen schnelle Geleitfahrzeuge den Seeraum bis 5 sm hinter dem Geleitzug nach Ubooten absuchen, um verfolgende Boote unter Wasser zu drücken. Sie sollen dabei Scheinkurse steuern.

8) Ausweichmanöver.

a) Wenn ein Uboot zwischen den Reihen gesichtet, oder ein Schiff aus unbekannter Richtung torpediert wird, so soll der Geleitzug sofort um 40° Kurs ändern. Nach welcher Seite richtet sich nach den Umständen.

b) Wird ein Uboot auf unter 2 sm Entfernung gesichtet, so soll der Geleitzug auf das Boot zudrehen, wenn es vorlicher als 40° (320°) steht; abdrehen, wenn es achterlicher steht (Peilung vom Spitzenschiff).

c) Wird es auf Entfernungen über 2 sm festgestellt, so dreht der Geleitzug ab.

gez.: D ö n i t z.

B 039171

H3714 - 0031

H3714 - 0032

D642(27)

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl Nr. 171

Erfahrungen und Beobachtungen.

1. Einsatz der feindl. Luftwaffe gegen Uboote:

Die Luftwaffe ist ein gefährlicher Feind des Uboots. Der Gegner hat sie in großem Umfang zur Ubootsbekämpfung eingesetzt. Da sie zum Teil von Flugzeugträgern aus operiert, muß auch in weit abgesetzten freien Seeräumen mit ihr gerechnet werden. Die englische Luftüberwachung wird auch bei sehr schlechtem Wetter geflogen.
Bisher wurden Flugzeugträger festgestellt:
im Seegebiet Shetlands - Faroer
westlich Jrland
südwestlich Jrland
westlich vom Englischen Kanal
westlich Gibralter.
Die Flugzeugbomben haben große Sprengladungen und Zeitzünder.

2. Ubootssicherung in küstennahen Gewässern.

Der Gegner hat eine große Zahl von Fischdampfern, Kuttern, Motorbooten und anderen kleinen Fahrzeugen in den Dienst der Ubootsabwehr gestellt. Jhre Ausrüstung ist nicht einheitlich. Zum Teil verfügen sie über Horch- oder Ortungsgeräte, deren Wirksamkeit jedoch nicht groß zu sein scheint. Sie suchen durch ihr Äußeres sich dem Erkanntwerden als Bewacher zu entziehen. Sie führen oft einen Tarnanstrich mit unregelmäßigen Flächen. Bei Nacht fahren sie nicht immer abgeblendet. Oft zeigen sie ein rotes, weißes oder auch grünes Topplicht. Durch die Art und Anbringung der Positionslaternen (weit auseinander, dicht beieinander, hoch, niedrig, hell, dunkel) versuchen sie über ihre Art und Größe zu täuschen. Vorsicht, wenn sie zu mehreren zusammenarbeiten. Häufig haben sie dann Netze aus.
Jhre Aufgabe ist nicht nur die direkte Bekämpfung von Ubooten, sondern sie sollen festgestellte Boote unter Wasser halten, bis gut ausgerüstete Jagdverbände heran sind.

Vorsicht

B 039172

H3714 – 0033

D642(28)

Vorsicht vor dem Auftreten einzelner abgeblendeter Bewacher zwischen lichterführenden Dampfern.

3. Ubootsbekämpfung:

Auf festgestellte Uboote (Sichtmeldungen, SOS und SSS - Meldungen von Dampfern, Bekanntwerden von Versenkungen) werden

a. Flugzeuge angesetzt, die angreifen und das Boot unter Wasser halten sollen;
b. dann treten Zerstörer oder andere Jäger hinzu;
c. die Warnmeldungen an die Schiffahrt werden verhältnismäßig schnell herausgegeben. Der Verkehr wird umgeleitet. Während die Handelsschiffe das Warngebiet meiden sollen, ist damit zu rechnen, daß die in der Nähe befindlichen Ubootsfallen erst recht die Ubootsverdächtigen Gebiete aufsuchen.
Es ist daher richtig, nach-dem die Anwesenheit des Ubootes verraten ist:
   a. das Gebiet zu wechseln,
   b. gegenüber den dann noch auftretenden Dampfern besonders mißtrauisch zu sein.

4. Verhalten der feindlichen Handelsschiffe:

Die englische Schiffahrt hat folgende Anweisungen erhalten:

a. jedes deutsche Uboot mit allen Mitteln zu bekämpfen, es zu rammen, bezw. so weit sie damit ausgerüstet sind, mit Wasserbomben anzugreifen.
Vorrichtungen für Wasserbomben sind schon verschiedentlich auf ihren Handelsschiffen festgestellt worden.
b. die Schiffe sollen die Gewässer in der Nähe der Küsten bei Nacht passieren; einlaufende Schiffe beim Morgengrau vor den Bestimmungshäfen stehen.

5. Ubootsfallen und Täuschungsmaßnahmen.

a. Das Auftreten von Ubootsfallen ist erwiesen. Dampfer jeder Art und Größe können dazu umgebaut worden sein. Jhre Zusammenarbeit mit Fliegern und Schnellbooten ist beobachtet worden.
b. Jn mehreren Fällen ist beobachtet worden, daß Handelsschiffe durch Versetzen von Masten oder Fahrtlaternen über Kurs und Größe zu täuschen suchen und daß sie ihre Brücken durch Sandsäcke gegen Artillerietreffer schützen.

gez.: Dönitz.

B 039173

H3714 – 0034

D642(29)

Geheime Kommandosache!

Ständiger Kriegsbefehl des B.d.U. Nr. 172.

Zusammenstellung von Nachrichten- und Beobachtungen über gegnerische Ortungsgeräte.

1.) Ausrüstungskreis.

Eine Ausrüstung mit Ortungsgerät ist hauptsächlich bei Zerstörern und nur in einzelenen Fällen bei Bewachern und größeren Fischdampfern beobachtet worden. U-Boote sind nach vorliegenden Nachrichten nicht mit Ortungsgerät ausgerüstet. Mit ortsfesten Ortungsanlagen in und vor besonders wichtigen Häfen und Stützpunkten muß gerechnet werden.

2.) Akustische Wahrnehmung.

Die Berichte über die akustische Wahrnehmung des gegnerischen Ortungsgerätes sind sehr verschiedenartig. Einige Boote haben ähnliche Impulse wie bei unserem eigenen Gerät beobachtet, nur tiefer im Ton, andere Boote melden ein regelmäßiges Zirpsen, beide Geräusche wurden im ganzen Boot und auch im Horchgerät gehört. Andere Boote sprechen von einem Ticken, wie bei einer Uhr, einem Ton ähnlich dem des Atlaslotes, ferner von einem gut peilbaren an- und abschwellenden Ton, andere wieder von kurzen metallischen Schlägen an die Bordwand.

B 039174

D642 (30)

Einige Boote berichten auch von einem eigenartigen Geräusch, als ob Kies gegen die Bordwand geworfen würde.

Bei den akustischen Erscheinungen, die denen unseres Gerätes ähnlich sind, wurde mehrfach eine Impulsfolge von 7 Sekunden einwandfrei festgestellt.

3.) Nach vorliegenden Nachrichten scheint die englische Ortung vor allem genaue Tifenangaben zu liefern.

4.) Beobachtete Angriffsverfahren.

Nach den bisherigen Beobachtungen scheint der Engländer in vielen Fällen mit einer kombinierten Horch- und Tiefenlotanlage zu arbeiten.

Man versucht das gemeldete, gesichtete oder bemerkte (Torpedolaufbahn, Torpedodetonation) U-Boot wahrscheinlich durch Horchgerät möglichst genau zu peilen (dazu stoppen die Zerstörer) dann in Peilrichtung, dauernd lotend darauf zuzulaufen um durch einfache Tiefenlotung das Boot festzustellen.

Daraus ergäbe sich als Abwehr folgende Möglichkeit:

Sobald Ortungsfahrzeuge stoppen, ebenfalls stoppen oder auf Schleichfahrt gehen, wenn Ortungsfahrzeuge angehen ebenfalls angehen, gegebenenfalls auch mit höherer Fahrtstufe dazu starke Kursänderung.

B 039175

H3714 - 0035

H3714 – 0036

D642(31)

Dies Verfahren ist von einigen Booten mit Erfolg angewandt worden.

Falls Abwehr der Ortung in vorstehender Weise nicht erfolgreich, nach Möglichkeit auf Grund legen als Abwehr gegen Tiefenortung. Dies erscheint bei größeren Tifen besonders wirkungsvoll, da dann Tiefenunterschiede von 6 - 8 m nur schwer feststellbar sind.

Bei verlorener Peilung scheint der engl. Zerstörer eine Suchkurve zu fahren (ähnlich unserer Berghoff`schen Kurve). Da diese Kurve auf konstantem Kurs und Fahrt des U-Bootes aufgebaut ist, wäre sie entsprechend auszumanöverieren. Möglicherweise wird auch die Peilung bei dem oben beschriebenen Verfahren mit einem Horizonttallotgerät ermittelt.

Mit einem Ortungsgerät, das unserer S-Anlage entspricht, muß jedenfalls gerechnet werden. Bei unserer S-Anlage haben die Erfahrungen gezeigt, daß die Güte und Stärke des Echos von der Tauchtiefe des angeloteten Bootes abhängt und häufig mit der Zunahme der Tauchtiefe abnahm. Durch Abhören der feindlichen Lotimpulse kann daher unter Umständen die günstigste Tiefe festgestellt werden. Je schwächer die Impulse gehört werden, desto geringer ist auch das Echo, das der

B 039176

H3714 - 0037

D 642 (32)

der Gegner beobachtet .

5.) Ortungsbedingungen.

Die Genauigkeit der Ortung ist im Anfang sehr schlecht, inletzter Zeit häufig sehr gut, jedoch nur in wenigen Fällen von anhaltender Wirkung undErfolg gewesen. Ungünstig wirkt auf das Ortungsergebnis eine starke Wasserschichtung, wie sie vor Flußmündungen und in verschiedenen Seegebieten auftritt. Uns ist eine derartige Schichtung z.B. vom Skagerrak bekannt, wo diese Schichtung vor allem im Frühjahr und Frühsommer und im Herbst auftritt und unsere eigne Ortung sehr erschwert. Ferner wird auf flachem Wasser mit stark wechselnden Tiefen (Sänden) und vielen Wracks eine Ortung sehr erschwert und beinahe unmöglich gemacht, da meist nicht ein Echo, sondern zahlreiche Echos gleichzeitig auftreten und das Festhalten, vor allem aber das Erfassen des Zieles erschweren.

6.) Es handelt sich bei dieser Zusammenstellung um die Erfassung aller bisher vorliegenden Beobachtungen und Nachrichten und den Versuch, die Ortungstechnik und - Taktik des Engländers zu deuten. Weitere Beobachtungen müssen das Bild vervollständigen oder berichtigen, auch im Einzelnen unwichtig erscheinende Kleinigkeiten sind von Bedeutung. Alle Beobachtungen sind von den Booten im Kriegstagebuch und im Bericht über Nachrichtenwesen niederzulegen.

gez. D ö n i t z .

B 039177

H3714 - 0038

D642 (33)

Anlage zu B.d.U. -Op.- G. 1782 A 1 vom 2.5.40

Prüf-Nr. 18

G e h e i m !

Ständiger Kriegsbefehl des B.d.U. Nr. 173

Auszüge aus Weisungen der britischen Admiralität.

1.) U-Bootsfallen in Geleitzügen.

U-Bootsfallen sollen nach Möglichkeit auch in Geleitzügen Verwendung finden.

Sie sollen unter die letzten Dampfer eingesetzt werden und sich von hier aus unter Vortäuschung von Maschinenpannen usw. sacken lassen um dadurch angreifende U-Boote auf sich zu ziehen, sie vom Geleitzug abzulenken und sie dann selbst angreifen zu können.

Daher Mißtrauen vor Dampfern, die hinter Geleitzügen herfahren.

2.) Verfahren beim Sichten einer U-Boots-Torpedolaufbahn.

Es empfiehlt sich, wenn die Umstände es irgend erlauben, sofort nach dem Sichten einer Torpedolaufbahn eine Wasserbombe zu werfen.

Der Zweck ist folgender:

1.) Das feindliche U-Boot wird glauben, einen Treffer erzielt zu haben, wird auf Sehrohrtiefe gehen, um die Wirkung zu beobachten und in der Nähe bleiben in der Hoffnung, das "beschädigte Schiff" nochmals angreifen zu können.

2.) Die Detonation der Wasserbombe markiert den Schiffsort im Augenblick des Sichtens der Torpedolaufbahn und unterstützt dadurch etwa in der Nähe befindliche U-Boots-Abwehrfahrzeuge.

3.)

B 039178

D642(34)

3.) Englische Vermutungen über das Verhalten und Täuschungsmaßnahmen deutscher U-Boote gegenüber engl. Jagdverbänden.
(Wortlaut der Unterrichtung der Jagdverbände).

a.) "Wir haben Grund zu der Annahme, daß die Deutschen unsere Methoden der Ortung von U-Booten nicht erkannt haben und daß sie glauben, diese Methoden wären auf dem Horchprinzip aufgebaut.

Es ist daher möglich, daß deutsche U-Boote, sobald sie erkennen, daß sie gejagt werden, ihre Maschinen stoppen und sich, wenn möglich, auf den Grund legen. Vermutlich setzen sie ihren Marsch dann erst fort, wenn sie glauben frei von Verfolgern zu sein und gehen dann erst auf Sehrohrtiefe."

b.) "Wir haben von 2 Arten von Täuschungsmitteln erfahren, die möglicherweise von deutschen U-Booten gegenüber U-Boots-Jägern verwandt werden:

Es handelt sich um:

1.) eine Art Torpedo-Attrappe, die eine Ölspur hinterläßt und dadurch U-Jäger veranlassen soll, einer falschen Fährte zu folgen.

2.) eine Vorrichtung, die vom U-Boot aus gelöst werden kann und die dann, nachdem sie sich um ein gewisses Maß fortbewegt hat, Geräusche erzeugt, die denjenigen von U-Bootsschrauben ähneln.

Während man nicht anzunehmen braucht, daß diese Vorrichtungen selbst durch Ortungsgeräte erfaßt werden können, ist in allen Fällen, in denen die genannten Erscheinungen festgestellt werden, ein gewisses Mißtrauen in der Annahme eines dort stehenden U-Bootes am Platze.

Die Kommandanten aller mit Ortungsgeräten (Asdic-fitted) ausgerüsteten Fahrzeuge werden angewiesen, gegenüber diesen Täuschungsmöglichkeiten auf der Hut zu sein.

Beobachtungen in dieser Richtung sollen so genau wie möglich festgestellt und berichtet werden."

B 039/79

gez. Dönitz.

H3714 - 0039

515

H3714-0039A

H3714 – 0040

D. 642
H-3714

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL

G. B. EXHIBIT

N° 196

Exhibit 313 196

Filed Jan. 14, 1946
[illegible]
[illegible]

B 039144

38

H3714 – 0041

Certificate No. D 642 (Place) Nürnberg

(Date) 11th February, 1946

CERTIFICATE.

I, Peter Fraser, Captain, British Army, of the British War Crimes Executive (European Section), hereby certify that the attached document, consisting of 34 { typewritten* / ~~photostated~~ / ~~mimeographed~~ / ~~handwritten~~ } pages and entitled PG/10541 from U 13 Secret Standing Orders dated .....,† is { the original* / ~~a true copy~~ } of a document which the British Admiralty ‡ delivered to me in my above capacity, in the usual course of official business, as { the original* / ~~a true copy~~ } of a document found in German archives, records and files captured by military forces under the command of the Supreme Commander, Allied Expeditionary Forces.

* Strike out inapplicable words.

† If no title and date to document, use some brief description relating to subject-matter sufficient to serve as identification. For example, "relating to Persecution of Jews at Dachau," giving date of document, if any.

‡ Name of Agency from which received.

[30565—1]

B039145 Peter Fraser, Captain.

1 Book

34 pages